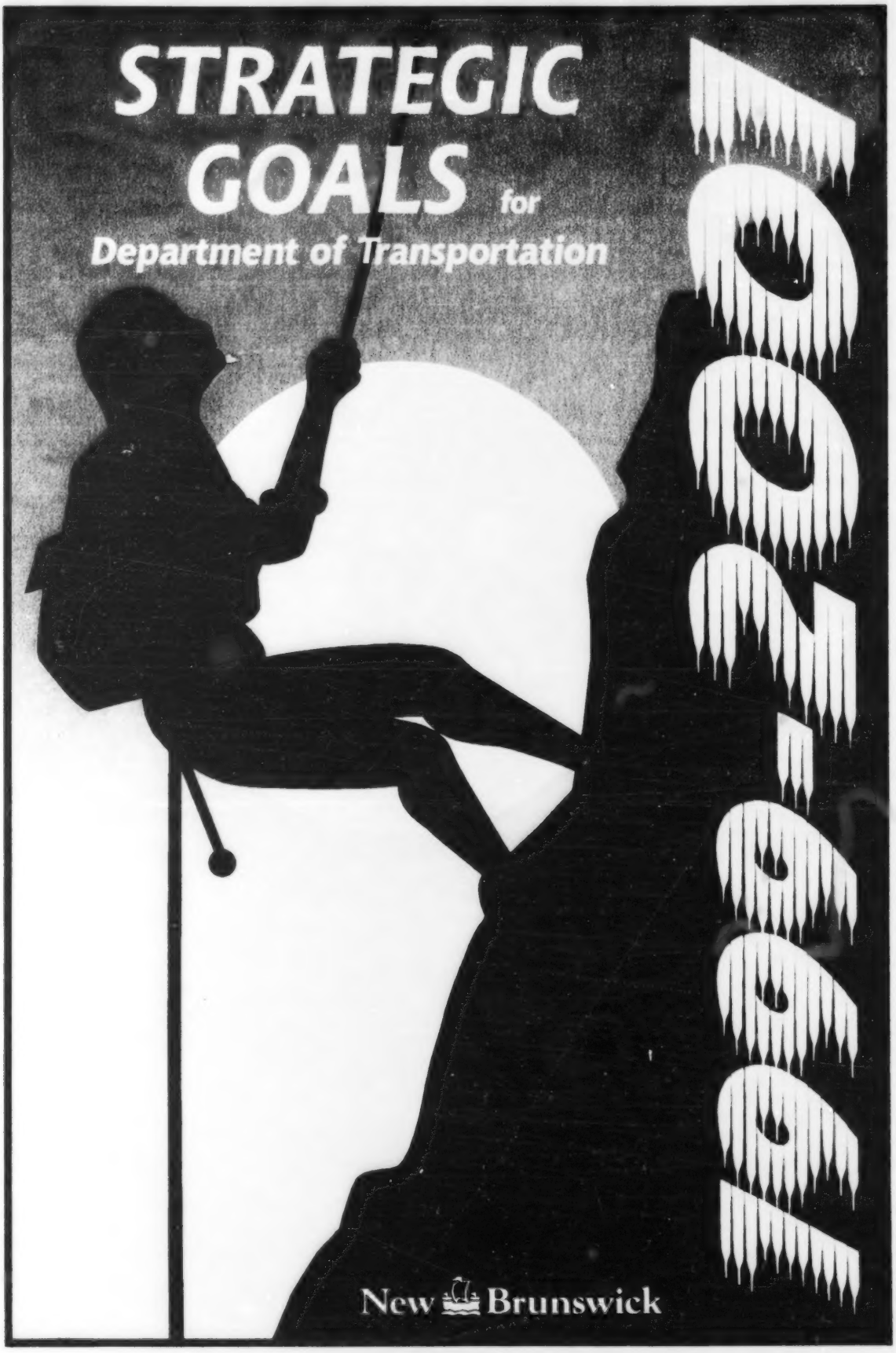
STRATEGIC
GOALS for
Department of Transportation
New Brunswick

101-06035/

STRATEGIC GOALS
FOR THE
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

1999-2001

March 1999

CONTENTS

Introduction 3

Authority 3

Intended use 3

Scope 3

The process for arriving at these goals 4

Mission statement 5

Guiding principles 5

Strategic goals

- Improving safety 6
- Managing and developing our people 7
- Providing and maintaining infrastructure 8
- Ensuring and improving quality 9
- Protecting and enhancing the environment 9
- Making best use of technology 10
- Improving communications 11

INTRODUCTION

This document sets out the strategic goals for the Department of Transportation for a three-year period ending December 31, 2001.

It has been developed as a result of the strategic planning process which took place throughout the latter half of 1998. This process took as its point of departure the document ***Focus on the Future***, which was the department's strategic plan for the period 1995-1998. A working document, the ***1998 Strategic Plan Up-Date***, was produced and circulated to branches and districts in October 1998, as a basis for discussion and comments.

AUTHORITY

This document and the strategic goals set out in it were approved by the department's Executive Committee in January 1999.

INTENDED USE

Directors and District Engineers are expected to ensure that their branch and district work plans demonstrate attention to these strategic goals, to the extent possible given the mandate of their work unit.

Similarly, managers are expected to refer to these goals when determining individual work plans with the staff whom they support. Individual work plans should reflect these goals to the extent possible.

SCOPE

Strategic goals may be focussed internally or externally. Internally focussed strategic goals concentrate on the development of an organization. Externally focussed strategic goals concentrate on the impacts which that organization seeks to achieve in regards to broader objectives such as economic or social development, prosperity, or self-sufficiency.

Most goals in this document are internally focussed. **They identify areas for specific attention over the next few years, with a view to continuously improving the department's capabilities as a high-performing organization.**

THE PROCESS FOR ARRIVING AT THESE GOALS

This planning process began with a meeting of the executive committee on June 1, 1998. At that time an analysis was carried out to determine how the department was meeting stakeholder expectations. The executive committee also assessed the strengths and weaknesses of the department and the opportunities and challenges presented by the external environment. As well, the department's mission statement was confirmed.

This analysis was in turn discussed with the senior managers at a meeting on June 8, 1998. The senior managers and the executive committee went on, at that time, to identify strategic initiative areas and strategic goals for the next 3 years.

The outline of the first two meetings generally followed the steps listed below:

Step 1: Develop a statement which says why the organization exists (what business are we in?)

Step 2: Identify key stakeholders

Step 3: Analyze the expectations of the key stakeholders and our current level of performance.

Step 4: Identify changes, trends, and needs, both external and internal, that may have an impact on service in the next 3 years.

Step 5: Identify the areas requiring strategic initiative over the next 3 years.

Step 6: Develop strategic goals for the strategic initiative areas.

The executive committee met again on June 19, 1998 to finalize the recommendations coming from the senior management meeting and decide on the format for the strategic plan up-date document.

Over the next few months, the document ***1998 Strategic Plan Up-Date*** was prepared in both official languages.

It was circulated to District Engineers and Directors on October 7, 1998, together with guidelines for meetings at the branch and district level for reviewing the document and preparing comments and suggestions in regards to it.

Comments and suggestions were received over the next few weeks. A summary report to senior managers was made on December 8, 1998.

Revisions were discussed by the Executive Committee on January 20, 1999 and subsequently this revised document, ***Strategic Goals for the Department of Transportation, 1999-2001***, was approved for issue.

OUR MISSION STATEMENT

During this process, the mission statement of the Department of Transportation was confirmed to be:

> ***"To provide and maintain a safe and efficient transportation system in all matters within provincial jurisdiction, and to advise on matters of federal jurisdiction"***

OUR GUIDING PRINCIPLES

Simiiarly, our guiding principles were confirmed to be:

1. ***To protect the public investment in transportation infrastructure.***
2. ***To provide and encourage the provision of services required to support the transportation needs of the province consistent with the social and economic policies of government.***
3. ***To effectively plan for and manage emerging opportunities, initiatives and challenges.***
4. ***To provide and maintain effective and efficient service delivery for all aspects of departmental programs.***
5. ***To maintain and enhance transportation safety.***
6. ***To maximize the capability and utilization of human resources.***
7. ***To ensure all activities performed by the department either directly or indirectly conform to legislation or standards.***
8. ***To maintain or enhance quality standards for all departmental activities.***
9. ***To ensure fiscal responsibility in the planning and execution of all departmental activities.***
10. ***To work effectively and in harmony with other departments of the provincial government, federal departments, other provinces, associations, municipalities, the private sector and others in all areas of mutual interest.***

OUR STRATEGIC GOALS FOR 1999-2001

There are 9 strategic goals for the three year period ending December 31, 2001. They fall into the following seven categories:

- **safety**
- **human resource management**
- **provision and maintenance of infrastructure**
- **quality management**
- **environment**
- **technology**
- **communications**

A. IMPROVING SAFETY

Goal 1: ***To improve transportation safety, reducing the number of accidents and fatalities.***

Goal 2: ***To promote accident prevention with a view to ensuring safe workplaces and safe work practices.***

- The safe movement of goods and people continues to be of paramount concern for our department. The challenge of continuously improving safety is becoming more difficult, given increasing traffic volumes.

- Most of our work concerns the highway system; it follows that our safety initiatives will concentrate on vehicles, drivers and road use. However safety in the use of snowmobiles, all-terrain vehicles and other modes of transportation are also concerns of our department.

- Designing and building safe infrastructure continues to be fundamental to transportation system safety. Maintaining that infrastructure well is of equal importance.

- Workplace safety is a priority, at construction and other sites, for our employees as well as for others who work to maintain and improve the transportation system.

- Vigilance, safe practices, and initiatives to help prevent accidents are primary means to achieve continuous improvement in the safety of our transportation system and our workplaces.

- Promotion and public awareness are important to our efforts to improve safety, particularly in regard to issues such as seasonal driving conditions, impaired driving, seat belt and child restraint, graduated licensing, and bicycle helmet use.

B. MANAGING AND DEVELOPING OUR PEOPLE

Goal 3: ***To improve productivity, particularly through training and development, sound human resources practices; and the provision of good working environments.***

- Training and professional development are important for employees throughout the department. The deployment and expanded use of technology make this a matter of particular concern. Self-management skills such as coping with stress also require attention.

- Filling vacancies in a timely fashion requires that there be time for necessary initial training and orientation before a new employee can be fully functional.

- More could be done to recognize the contribution of individuals.

- Age profiles for the department overall and for specific occupations suggest that attention should be paid to succession and renewal questions. This is particularly true for engineers in the 30-40 age group and for utility and equipment operators, many of whom are older workers.

- Initiatives such as the reduction in divisions, districts and branches, decentralization of decision-making, consolidation of functional areas, outsourcing and the move towards quality assurance all have a direct impact on employee development, and in some cases are bringing about changes in work environments. Partly as a consequence, staff may require cross-training in various technical areas and increased competence in key areas such as problem-solving, decision-making and negotiating.

C. PROVIDING AND MAINTAINING INFRASTRUCTURE

Goal 4: ***To maximize a sustainable level of service by making the best use possible of resources, systems and information.***

- A sustainable level of service requires a careful balance between development, upgrading and maintenance activities, for highways and for other components of the transportation infrastructure. Competing demands need to be mutually understood if subsequent efforts are to be complementary.

- Continued development of information bases is required, particularly as a basis for decision-making. This is important in all areas of the department.

- Optimizing the use of systems and information requires knowledge of existing capabilities, and the integration of systems and data to the extent practical.

- Continuing restraint combined with expansion of the transportation infrastructure require staff to "work smarter", maximizing their effective use of technologies in order to maintain and improve service levels.

- Enforcement of appropriate weight and other restrictions is an important element for maintaining highway infrastructure

- The transportation infrastructure remains critical to the prosperity of the Province and the well-being of its citizens. Both economic growth and access to services for an increasingly ageing population depend in part on the quality of the transportation infrastructure.

- User or client satisfaction is a measure of the extent to which high quality service is being provided.

D. ENSURING AND IMPROVING QUALITY

Goal 5: ***To enhance the quality of work, products and services through quality initiatives which are complementary and appropriately integrated.***

- The advantages of a focus on quality may include lower life cycle costs in comparison to benefits, improved user and client satisfaction, encouragement to innovate in ways which improve results, increased pride in work accomplished, and more favourable credibility and public image.

- A trend from cost-driven to quality driven performance has begun and should be continued.

- Progress since the elaboration of the 1995-1998 strategic goals includes further development and publication of standard specifications, AASHTO certification of the materials laboratory (a first in Canada), and more use of value engineering and end results specification.

- Integration of relevant information bases is important to continuous quality improvement. For example, improved pavement condition information, geographically referenced, enables better choice of the projects required to maintain and improve road quality.

- Training and communications are important elements for ensuring continuous quality improvement.

- A user and client focus is also important to these efforts.

- Principles for quality assurance and improvement developed primarily in regards to construction have general application throughout the department and across its various functions. Specific techniques such as ISO 9000 may also be usefully applied in certain situations.

E. PROTECTING AND ENHANCING THE ENVIRONMENT

Goal 6: ***To be environmentally responsible, and to meet or exceed regulatory standards***

- Highway and transportation system development is a diverse and complex set of undertakings. Environmental protection is incorporated in all aspects of this work to protect air quality, water quality, wetlands and habitats, and historical resources.

- Environmental protection is not only mandatory but also desirable, bringing together different perspectives to simultaneously address environmental issues; and allocating the necessary resources to ensure environmental protection.

- Several documents guide the department's environmental protection strategies. These include the Environmental Protection Plan, the Environmental Field Guide, and the Standard Specifications.

- A responsive and proactive approach will help alleviate concerns about the deterioration of the natural environment, liability, cost, and negative public perceptions.

F. MAKING BEST USE OF TECHNOLOGY

Goal 7: ***To use leading-edge and current technologies effectively.***

Goal 8: ***To provide a well-integrated base for decision-making.***

- Using information and other technologies effectively requires that technologies be well-selected, staff be provided with adequate training, and improvements be introduced in an environment which encourages their application.

- For information technology, the department is fortunate to have a 'state-of-the-art' infrastructure in place that provides stable and efficient network computing.

- Numerous stand-alone systems exist within the department which should be integrated into fewer departmental client-server systems. This would help improve efficiency by eliminating duplication and ensuring data consistency.

- Data should be accessible by those who need it. It should be reliable, accurate, and maintained to a standard acceptable to users.

- Locationally-referenced data should be available in an integrated environment, accessible through a map-based interface.

- There needs to be more awareness of the data that is available in the department and information on where it is available. Tools are becoming available to help meet this need.

G. IMPROVING COMMUNICATIONS

Goal 9: ***To increase the effectiveness of internal and external communications***

- Effective communications are necessary for sharing information, implementing policies, programs and practices, promoting departmental priorities and fostering a team approach.

- Internally, staff rely on communications among the various divisions, units, branches and districts, as well as from the executive and ministerial levels, to avoid and minimize duplication of efforts and to understand departmental policies on long-term and ad hoc bases. Such multi-way communications also allow for input from a variety of sources. Keeping employees well informed is a factor in maintaining good morale.

- Externally, effective communications improve accountability, promote an understanding and acceptance of programs, practices, policies and initiatives, and can help to build accurate and usually positive perceptions of the department and its contribution. Public confidence in turn fosters better employee morale and job satisfaction.

BUTS STRATÉGIQUES

pour le Ministère des Transports

Nouveau Brunswick

BUTS STRATÉGIQUES POUR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DE 1999 À 2001

Mars 1999

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 3

Autorité 3

Utilisation prévue 3

Étendue 3

Démarche vers la réalisation de ces buts 4

Mission 5

Principes directeurs 5

Buts stratégiques

- Amélioration de la sécurité 6
- Gestion et perfectionnement de nos ressources humaines 7
- Établissement et entretien de l'infrastructure 8
- Maintien et amélioration de la qualité 9
- Protection et amélioration de l'environnement 9
- Meilleure utilisation possible de la technologie 10
- Amélioration des communications 11

INTRODUCTION

Le présent document énonce les buts stratégiques du ministère des Transports pour la période de trois ans se terminant le 31 décembre 2001.

Il a été élaboré à la suite de la planification stratégique qui a été effectuée pendant la dernière partie de 1998. Il se veut la suite du document intitulé ***La voie de l'avenir***, qui était le plan stratégique du ministère pour la période allant de 1995 à 1998. Un document de travail intitulé ***Mise à jour du plan stratégique de 1998*** a été préparé et distribué aux directions et aux districts en octobre 1998, pour des fins de discussion et de commentaires.

AUTORITÉ

Le présent document et les buts stratégiques qui y sont énoncés ont été approuvés par le Comité exécutif du ministère en janvier 1999.

UTILISATION PRÉVUE

Les directeurs et directrices ainsi que les ingénieurs régionaux devraient s'assurer qu'une attention particulière soit accordée à ces buts stratégiques lors de l'élaboration des plans de travail de leur direction et de leur district en tenant compte du mandat de leur unité de travail.

De même, les gestionnaires et les membres du personnel devraient se référer à ces buts pour déterminer les plans de travail individuels. Les plans de travail individuels devraient refléter ces buts dans la mesure du possible.

ÉTENDUE

Les buts stratégiques peuvent cibler des aspects internes ou externes. Sur le plan interne, les buts stratégiques sont axés sur le développement d'une organisation. Les buts stratégiques, du point de vue externe, sont concentrés sur les effets que l'organisation tente de réaliser pour des objectifs plus vastes comme le développement social ou économique, la prospérité ou l'autosuffisance.

La plupart des buts énoncés dans le présent document sont axés sur l'aspect interne. **Ils cernent des secteurs qui méritent une attention particulière au cours des prochaines années, et visent à améliorer constamment les capacités du ministère comme organisme hautement performant.**

DÉMARCHE VERS LA RÉALISATION DE CES BUTS

Cette planification a commencé par une réunion du Comité exécutif tenue le 1er juin 1998. Une analyse a alors été effectuée pour déterminer comment le ministère répondait aux attentes des intervenants. Le Comité exécutif a également évalué les forces et les faiblesses du ministère et les possibilités et les défis que présente le milieu externe. La mission du ministère a été confirmée.

Cette analyse a ensuite été discutée avec les cadres supérieurs à une réunion tenue le 8 juin 1998. Les cadres supérieurs et le Comité exécutif ont cerné des secteurs de mesures stratégiques et des buts stratégiques pour les trois prochaines années.

Les deux premières réunions se sont généralement déroulées selon les étapes suivantes :

Étape 1 : Élaborer un énoncé qui explique la raison d'être de l'organisation (la raison d'être du ministère).

Étape 2 : Identifier les intervenants-clés.

Étape 3 : Analyser les attentes des principaux intervenants et notre niveau de rendement actuel.

Étape 4 : Cerner les changements, les tendances, les besoins, à l'interne et à l'externe, pouvant avoir des effets sur les services au cours des trois prochaines années.

Étape 5 : Identifier les secteurs où il faut adopter des mesures stratégiques au cours des trois prochaines années.

Étape 6 : Établir des buts stratégiques pour les secteurs des mesures stratégiques.

Le Comité exécutif s'est réuni de nouveau le 19 juin 1998 pour finaliser les recommandations issues de la rencontre des cadres supérieurs et choisir le format de la mise à jour du plan stratégique.

Au cours des mois qui ont suivi, le document intitulé ***Mise à jour du plan stratégique de 1998*** a été rédigé dans les deux langues officielles.

Ce document a été distribué aux ingénieurs régionaux et aux directeurs et directrices le 7 octobre 1998. Il était accompagné des lignes directrices concernant les réunions au niveau des directions et des districts pour analyser le document et préparer les commentaires et les suggestions à ce sujet.

On a reçu des commentaires et des suggestions au cours des semaines qui ont suivi. Un sommaire a été présenté aux cadres supérieurs le 8 décembre 1998.

Les révisions ont été discutées par le Comité exécutif le 20 janvier 1999 et subséquemment la distribution de ce document révisé, ***Buts stratégiques pour le ministère des Transports, 1999 à 2001***, a été approuvée.

MISSION

Pendant ce processus, la mission du ministère des Transports a été confirmée :

« Fournir et maintenir un réseau sécuritaire et efficace de transports dans tous les secteurs qui relèvent de la province ainsi que suivre les questions du ressort fédéral et fournir des conseils dans ces domaines. »

NOS PRINCIPES DIRECTEURS

Nos principes directeurs ont aussi été confirmés :

1. ***Protéger l'investissement public fait dans l'infrastructure routière.***
2. ***Assurer et encourager la prestation des services requis pour soutenir les besoins de la province en matière de transport, conformément aux politiques économiques et sociales du gouvernement.***
3. ***Planifier et gérer de façon efficace les nouvelles possibilités et initiatives ainsi que les nouveaux défis.***
4. ***Fournir et maintenir un mode de prestation des services efficaces pour tous les volets des programmes du ministère.***
5. ***Maintenir et améliorer la sécurité en matière de transport.***
6. ***Maximiser la capacité et l'utilisation des ressources humaines.***
7. ***Veiller à ce que toutes les activités exercées par le ministère de façon direct ou indirect soient conformes aux lois et aux normes.***
8. ***Maintenir et améliorer les normes de qualité pour toutes les activités du ministère.***
9. ***Assurer la responsabilité financière dans la planification et l'exécution de toutes les activités du ministère.***
10. ***Travailler de façon efficace et en harmonie avec les autres ministères du gouvernement provincial, les ministères du gouvernement fédéral, les autres provinces, les associations, les municipalités, le secteur privé et les autres intervenants dans les domaines d'intérêt mutuel.***

NOS BUTS STRATÉGIQUES POUR 1999-2001

Il y a 9 buts stratégiques pour la période de trois ans se terminant le 31 décembre 2001. Ils sont répartis entre les sept catégories suivantes :

- **sécurité**
- **gestion des ressources humaines**
- **établissement et entretien de l'infrastructure**
- **gestion de la qualité**
- **environnement**
- **technologie**
- **communications**

A. AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

But 1 : ***Améliorer la sécurité en matière de transport et réduire les accidents mortels et autres.***

But 2 : ***Promouvoir la prévention des accidents afin d'assurer des milieux et des méthodes de travail sécuritaires.***

- La circulation sécuritaire des personnes et des biens est toujours une préoccupation primordiale du ministère. Le défi qui consiste à améliorer constamment la sécurité est de plus en plus difficile, vu les débits de circulation accrus.

- La majeure partie de notre travail concerne le réseau routier; il s'ensuit que nos mesures en matière de sécurité seront axées sur les véhicules, les conducteurs et l'utilisation des routes. Toutefois, le ministère se préoccupe aussi de la sécurité relative à l'utilisation des motoneiges, des véhicules tout terrain et des autres modes de transport.

- La conception et la construction d'une infrastructure sécuritaire est toujours un élément fondamental de la sécurité du réseau de transport. L'entretien de cette infrastructure est toute aussi importante.

- Sur les chantiers de construction et les autres sites, la sécurité de nos employés ainsi que de ceux qui travaillent à l'entretien et à l'amélioration du réseau de transport est toujours une priorité.

- La vigilance, les méthodes sécuritaires et les mesures visant à prévenir les accidents sont les principaux moyens d'accroître constamment la sécurité de notre réseau de transport et de nos milieux de travail.

- La promotion et la sensibilisation du public sont importantes dans nos efforts visant à améliorer la sécurité, en particulier en ce qui a trait à divers aspects comme l'état des routes pendant les différentes saisons, la conduite en état d'ébriété, le port de la ceinture de sécurité, les ensembles de retenues d'enfants, le permis de conduire progressif et le port du casque pour cyclistes.

B. GESTION ET PERFECTIONNEMENT DE NOS RESSOURCES HUMAINES

But 3 : ***Accroître la productivité, particulièrement par la formation et le perfectionnement, et l'adoption de pratiques judicieuses de la gestion des ressources humaines; et la prestation d'un milieu de travail propice.***

- La formation et le perfectionnement professionnels sont des éléments importants pour tous les employés du ministère. Le déploiement et l'utilisation accrue de la technologie font que cette question est une préoccupation principale. Il faut également accorder une certaine attention aux capacités d'autogestion telle la gestion du stress.

- Un recrutement adéquat doit combler les postes vacants dans un délai raisonnable, et prévoir suffisement de temps pour la formation initiale et l'orientation.

- Plus d'efforts pourraient être entrepris afin de reconnaître la contribution des membres du personnel.

- Les profils d'âge du ministère en général et certaines occupations particulières indiquent qu'il faut accorder une certaine attention à la relève et au renouvellement. Cela est particulièrement important pour les ingénieurs du groupe de 30 à 40 ans et pour les conducteurs de véhicules, dont bon nombre sont des travailleurs d'un certain âge.

- Les mesures telles que la réduction des divisions, des districts et des directions, la décentralisation de la prise de décisions, le regroupement des secteurs fonctionnels, l'utilisation de ressources externes; et les dispositions prises pour l'assurance de la qualité ont un effet direct sur le perfectionnement des employés et, dans certains cas, apportent des changements dans les milieux de travail. À cause de cette situation, en partie, le personnel peut avoir besoin d'une formation polyvalente dans divers secteurs techniques et d'une compétence accrue dans des secteurs clés comme la résolution des problèmes, la prise de décisions et la négociation.

C. ÉTABLISSEMENT ET ENTRETIEN DE L'INFRASTRUCTURE

But 4 : ***Maximiser un niveau de service viable en assurant la meilleure utilisation possible des ressources, des systèmes et de l'information.***

- Un niveau de service viable exige un bon équilibre entre l'expansion, l'amélioration et le maintien des activités, pour les routes et pour les autres éléments de l'infrastructure des transports. Les besoins concurrents doivent être compris mutuellement pour que les efforts qui suivent soient complémentaires.

- L'élaboration continue de bases d'information est nécessaire, particulièrement pour la prise de décisions. Cet élément est important dans tous les secteurs du ministère.

- L'utilisation optimale des systèmes et de l'information exige une connaissance des capacités actuelles et l'intégration des systèmes et des données dans la mesure où cela est pratique.

- Les contraintes continues ainsi que l'expansion de l'infrastructure des transports obligent le personnel à « travailler de façon plus intelligente », à utiliser de la façon la plus efficace possible les technologies afin de maintenir et d'améliorer les niveaux de service.

- L'application des restrictions adéquates de poids et autres est un élément important pour le maintien des infrastructures routières.

- L'infrastructure des transports demeure un élément essentiel à la prospérité de la province et au bien-être de ses citoyens. La croissance économique et l'accessibilité des services à une population vieillissante dépendent en partie de la qualité de l'infrastructure des transports.

- La satisfaction des utilisateurs ou des clients est une mesure de la qualité du service dispensé.

D. MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ

But 5 : ***Améliorer la qualité du travail, des produits et des services en adoptant des mesures concernant la qualité qui sont complémentaires et bien intégrées.***

- L'accent mis sur la qualité peut présenter des avantages notamment : coûts moins élevés pour la durée de vie utile des produits comparativement aux avantages; satisfaction accrue des clients et des utilisateurs; incitation à l'innovation et la découverte de moyens qui améliorent les résultats; fierté accrue dans le travail accompli, et meilleure crédibilité et image rehaussée auprès du public.

- Une tendance allant du rendement axé sur les coûts au rendement axé sur la qualité commence à se dessiner et elle devrait être maintenue.

- Les progrès réalisés depuis l'élaboration des buts stratégiques de 1995 à 1998 comprennent la préparation et la publication de devis types, la certification de l'AASHTO du laboratoire des matériaux (une première au Canada), et l'utilisation accrue des devis axés sur les résultats et l'ingénierie de la valeur.

- L'intégration des bases d'information pertinente est importante pour améliorer la qualité de façon continue. Par exemple, des meilleurs données géo référencées sur l'état de la chaussée permettent de faire un meilleur choix des projets exigés pour maintenir et améliorer la qualité des routes.

- La formation et les communications sont des éléments importants pour l'amélioration continue de la qualité.

- L'accent mis sur les utilisateurs et les clients est un élément important pour ces efforts.

- Les principes concernant l'assurance de la qualité et l'amélioration établis principalement pour la construction s'appliquent de façon générale dans l'ensemble du ministère et à toutes ses fonctions. Les techniques précises comme l'ISO 9000 peuvent être appliquées de façon utile dans certains cas.

E. PROTECTION ET AMÉLIORATION DE L'ENVIRONNEMENT

But 6 : ***Être environnementalement responsable et satisfaire ou dépasser les normes réglementaires.***

- L'établissement du réseau routier et de transport est un ensemble d'ouvrages complexes et variés. La protection de l'environnement est intégrée à tous les aspects de ces travaux afin de protéger la qualité de l'air, la qualité de l'eau, les terres humides et les habitats, et les ressources historiques.

- La protection de l'environnement n'est pas seulement obligatoire mais elle est aussi souhaitable, les différentes perspectives devant être regroupées pour aborder simultanément les questions environnementales et allouer les ressources nécessaires à la protection de l'environnement.

- Plusieurs documents orientent les stratégies de protection de l'environnement du ministère. Ceux-ci comprennent le Plan de protection de l'environnement, le Guide environnemental et les devis types.

- Une approche proactive et sensible atténuera les préoccupations concernant la détérioration du milieu naturel, la responsabilité légale, le coût et les perceptions négatives de la part du public.

F. MEILLEURE UTILISATION POSSIBLE DE LA TECHNOLOGIE

But 7 : Utiliser une technologie de fine pointe actualisée de façon efficace.

But 8 : Assurer une base intégrée pour fins de prise de décisions.

- L'utilisation de la technologie de l'information et des autres technologies exige effectivement que les technologies soient bien choisies, que le personnel reçoive une formation adéquate et que des améliorations soient apportées dans un environnement qui favorise leur application.

- Pour la technologie de l'information, le ministère a la chance d'avoir une infrastructure de fine pointe en place qui assure un réseau informatique efficace et stable.

- Le ministère compte de nombreux systèmes autonomes qui devraient être intégrés en un nombre réduit de systèmes client serveur moins nombreux. Cela augmenterait l'efficacité en éliminant le dédoublement et en assurant l'uniformité des données.

- Les données devraient être accessibles à ceux qui en ont besoin. Elles doivent être fiables, exactes et maintenue selon une norme acceptable aux utilisateurs.

- Les données récupérées devraient être disponibles dans un milieu intégré, et accessible par une interface basée sur une cartographie.

- Il faut être davantage sensibilisé aux données disponibles au ministère et connaître mieux le lieu où ces données sont disponibles. Les outils deviennent disponibles pour répondre à ce besoin.

G. AMÉLIORATION DES COMMUNICATIONS

But 9 : Accroître l'efficacité des communications internes et externes.

- Les communications efficaces sont nécessaires à l'échange de l'information, à la mise en oeuvre des politiques, des programmes et des méthodes, à la promotion des priorités du ministère et d'une approche d'équipe.

- À l'interne, le personnel compte sur les communications entre les diverses divisions, unités, directions et districts, ainsi qu'à partir du niveau exécutif et du ministère pour éviter et réduire le dédoublement des efforts et comprendre les politiques sur une base spéciale et à long terme. Ces communications multidirectionnelles permettent aussi d'obtenir la participation des diverses sources. Tenir les employés bien informés est un facteur qui aide à garder un bon moral.

- À l'externe, les communications efficaces améliorent l'imputabilité, favorisent la compréhension et l'acceptation des programmes, des méthodes, des directives et des mesures, et peuvent contribuer à créer une perception fidèle et habituellement positive du ministère et de sa contribution. La confiance du public rehausse le moral des employés et augmente la satisfaction au travail.